

Tramvaje zpátky do Husitské - ano, či ne?

29.06.2015



ANO

Před 38 lety, 27. června 1977, časně ráno projely Husitskou a Koněvovou ulicí mezi Bulharem a Ohradou poslední tramvaje. Jediným tehdy uváděným důvodem byla výstavba mimoúrovňové křižovatky Bulhar. Elektrické tramvaje patřily k této části Žižkova velmi dlouho. První cestující se tady svezli už 26. října 1901. Tramvaje jezdily dnešní Husitskou a Prokopovou, aby pak „prokličkovaly“ až na dnešní Olšanské náměstí. Pro úplnost dodejme, že tudy předtím jezdila od roku 1883 i koněspřežná tramvaj. Úsek od Prokopovy k Vápence byl dán do užívání 4. prosince 1910, ale současně byla opuštěna trať v Prokopově ulici. Tramvaje, coby městotvorný prvek, tuto část Žižkova významně oživily a přispěly k jeho dalšímu stavebnímu rozvoji. Význam zdejších ulic poté, co z nich pouliční dráha zmizela, ve své době poklesl. Ústup tramvajů individuální dopravě na dodnes diskutované severojižní magistrále byl přinejmenším sporný. Dávno se ovšem zapomnělo na to, že zrušená trať měla být nahrazena novou. Už od roku 1975 se počítalo s tím, že do roku 2000 bude postavena nová trať od zastávky Husinecká rozšířenou Cimburkovou ulicí a Koněvovou na Ohradu. Stavba tratě, s níž se počítalo ještě celá osmdesátá léta, ale byla závislá na rozsáhlé demolici staré zástavby, z níž nakonec sešlo. Přesto (nebo spíš právě proto) by myšlenka obnovy tramvajové tratě v původní trase neměla úplně zapadnout, a to zejména v souvislosti na požadavky zklidnění magistrály. Případný návrat tramvajů do této části Žižkova by mohl být zcela reálný a prospěšný. Příkladů z návratu tramvajů do městských ulic bychom ve světě našli dost: Paříž, Nice, Strasbourg a mnoho dalších. Stačila jen odvaha tamních radnic.



Pavel Fojtík
historik dopravního podniku

NE

Vzpomínka na tramvaje v Husitské ulici určitě navodí pamětníkům obraz prostoru, který byl přívětivější. Bylo snadnější přecházení, jezdilo méně aut, převážně ta zásobovací. Tak proč takový stav nevrátit? Tramvaj s ulicí umí udělat divy. I v Praze máme takové příklady. Vždyť třeba Moskevská nebo Sokolovská ulice vypadají daleko lépe než Husitská nebo Hybernská. Pouliční dráha samozřejmě není všespásným řešením, jen svým malým dílem dokáže přispět k celkové revitalizaci okolního prostoru.

Dnešní Husitskou (Koněvovu) hodnotí místní i návštěvníci spíše jako nevzhlednou automobilovou stoku. Lokalita doplácí na neuvěřitelný nárůst poptávky po uličním prostoru. Všichni potřebují zaparkovat, všichni potřebují dojet ke svému domu a nikdo nechce stát v kolonách. Musí projet autobusy MHD, lidé tu chtějí obchody a chtějí bezpečně přecházet. Moc požadavků najednou na tak úzkou ulici.

Nové tramvajové tratě se ale v posledním období staví spíše jako od ostatní dopravy segregovaný prostředek, který má nabízet vyšší komfort přepravy a rychlost. S popojíždějícími kolonami aut si tramvaj nerozumí. Má větší kapacitu, tedy delší intervaly než autobusy.

Revitalizovaná Husitská musí především obsahovat bezpečné přechody, chodníky, parkovací a zásobovací místa, nějakou tu zeleň. I kvůli autobusům bude výhledově nutné mírně omezit automobilový provoz, ale ten nepochybně zůstane zachován a povede jediným prostorem vhodným pro potenciální položení tramvajových kolejí.

Zatím bych se tedy přikláněl spíše na stranu proti tramvaji, ale pokud by se objevil návrh obnovy tramvajového spojení doplněný o komplexní řešení individuální dopravy, určitě by bylo výzvou se jím zabývat.



dopravní inženýr